

No. 02-03

2002

## IMPACTO DEL NEOLIBERALISMO EN LA ESTRUCTURA ECONÓMICA DE LAS CIUDADES:ALGO MÁGICO EN EL AIRE

*Javier Santiago Ortiz Correa*

Documentos de trabajo

# Economía y Finanzas

Centro de Investigaciones Económicas y Financieras (CIEF)



**UNIVERSIDAD  
EAFIT®**  
Abierta al mundo

Impacto del neoliberalismo en la estructura económica de las ciudades. Algo mágico en el aire.

*Javier Santiago Ortiz*

**Resumen.** En el presente texto, se presentan algunas de las consideraciones más importantes del trabajo de grado “Impacto del neoliberalismo en la estructura económica de las ciudades” , presentado durante el primer semestre del año 2002. Dicho trabajo fue la oportunidad, para hacer una lectura sistemática, que permitiera identificar los canales, a través de los cuales las políticas de internacionalización y desregulación, afectan el comportamiento de los agentes económicos en las ciudades y las relaciones entre las ciudades mismas.

En este artículo, la primera parte corresponde a un breve balance de la urbanización en el mundo, para identificar las dinámicas de la urbanización y de la distribución espacial de sus agentes, así mismo, algunas características del nivel de vida en las ciudades. La segunda parte, que trata el tema del origen de la ciudad, se enfoca en las decisiones de ubicación de los agentes, que en últimas son las que no sólo determinan la forma de la ciudad, sino que le otorgan nuevos usos y sentidos, que la renuevan y la recrean permanentemente.

La tercera parte, ahonda el tema de las variables económicas y hasta políticas, que impulsan el crecimiento de las ciudades, en cuanto la aglomeración de personas y la creación de riqueza. La cuarta parte, se enfoca en el tema del consumo, sin lugar a dudas, la variable más importante durante los últimos años y que con las políticas aperturistas, ha representado cambios en la economía, los ciudadanos y la distribución de las ciudades. Aunque el trabajo original contiene un capítulo sobre el tema del empleo, respondiendo más a una preocupación personal, para este artículo, por motivos de exposición, se ha decidido no incluirla.

**Abstract:** This article, based on the grade project presented by the author to the EAFIT university, has the objective to introduce some of the urban research tendencies and to suggest new approaches, more technical than political, to explain the urban dynamics in a context of globalization and market liberalization. In the first part, the author does a balance of the urbanization process and its perspectives; the second part is about the origin of the cities, using the concept of relocation, as an incomplete and dynamical process; in the third part some of the theories on the urban growth are presented and the fourth part, deals with the topic of the relationship between cities and consume.

# **Impacto del neoliberalismo en la estructura económica de las ciudades**

## **Algo mágico en el aire**

*Javier Santiago Ortiz\**

### **1 Actualidad de la urbanización**

Fueron antaño conocidas como “las políticas del libre cambio”, cuando predominaba el patrón oro, en una época donde se había realizado una división del trabajo entre los países de la periferia y del centro, hoy toman el nombre de políticas neoliberales, aplicadas como medidas de ajuste y para impulsar el crecimiento económico, luego de las ineficiencias del modelo endógeno, que se convirtieron en una crisis cambiaria y financiera, que ahogó el impulso industrial. En la actualidad, esas políticas, retomadas y modificadas, luego del aprendizaje del siglo XX, hacen parte de un fenómeno más amplio, conocido como globalización, dentro del cual la palabra “neoliberalismo”, hace referencia al recetario de políticas económicas, formuladas en un artículo por John Williamson (1990), que ha caracterizado las políticas aplicadas por los países en vías de desarrollo y que también han tenido sus efectos, sobre los países desarrollados.

En este ambiente de globalización y de liberalización (cuyo análisis excede el espectro de lo netamente económico), que ha impulsado una nueva forma de hacer negocios, la ciudad se ha convertido en el “punto focal de la actividad económica...

---

\* ORTIZ, Javier Santiago. Impacto del Neoliberalismo en la Estructura Económica de las Ciudades: Algo mágico en el Aire. Trabajo de Grado. Medellín: Universidad EAFIT, 2002.

un sitio para acuerdos, toma de decisiones, retiros y préstamos, un lugar menos preocupado por los ritmos de la naturaleza, donde todo puede ser vendido y comprado, especialmente las ideas y el trabajo... ahora, al inicio de un nuevo siglo, el planeta alberga 19 ciudades con diez millones o más de habitantes; 22 ciudades con entre cinco y diez millones de habitantes; 370 ciudades entre uno y cinco millones de habitantes y 433 ciudades con entre 0.5 y un millón de habitantes”<sup>1</sup>. Así como las ciudades siempre han sido importantes, los cambios en los hechos económicos y sus consecuencias, no sólo demuestran estas cifras, sino que también permiten comprender los riesgos y oportunidades del proceso de urbanización acelerada.

El proceso de urbanización, entendido desde la perspectiva del número de habitantes de una nación que viven en áreas urbanas, ha sido tan acelerado, que “sólo 233 millones de personas vivían en las ciudades en 1900 (14% de la población mundial), y para el año 2000 este número había crecido a cerca de tres billones de personas (46.7% de la población mundial)... para el año 2020, cerca de 4.4 billones de habitantes vivirán en las ciudades, casi el 60% de la población mundial. Casi 57 millones de nuevos habitantes urbanos serán añadidos cada año. La situación es más pronunciada en los países en desarrollo, donde cerca del 80% de la población habita en las ciudades...”<sup>2</sup>.

Analizando más detenidamente la situación de América Latina y el Caribe, según el informe del organismo de la ONU, “... es la región más urbanizada en el mundo en desarrollo. En 1930, Latinoamérica tenía 100 millones de habitantes. Ahora su población alcanza los 519 millones. Con el 75% o 391 millones de su población, viviendo en las ciudades... La población urbana se acercará a los 539 millones de habitantes o el 81% de la población, proyectada en 665 millones, para el año 2020”<sup>3</sup>. La región ha tenido dos patrones de urbanización: el primero, es el que corresponde a una sola gran ciudad por país (como en el caso de Lima o Santiago), el segundo es el brasileño, donde hay varias grandes ciudades; el caso brasileño es importante porque, según el informe, de las 51 ciudades con más de un millón de habitantes, 14 están localizadas en tierra brasileña.

El crecimiento acelerado de personas y del número de ciudades, ha sido acompañado por el fenómeno de la pobreza, que cada vez exige más atención y

---

1 The State of the Worlds Cities Report. United Nations Human Settlements Programme. Página 6. UNCHS: New York, 2001

2 CITIES ALLIANCE. Making cities work for all: Global Actions Plan for City Development Strategies. Página 7. World Bank: New York, 2000.

3 Op. Cit. 1. Página 16.

nuevas formas de interpretación y de acción, ya que para las áreas urbanas “el número de personas viviendo en la pobreza, definida como vivir con menos de un dólar al día, es de 1.3 billones...”<sup>4</sup>. La estadística, calculada para el año 2000 por UNDP (Programa de Desarrollo de las Naciones Unidas), manifiesta que casi la mitad de la población urbana vive en la pobreza. En el caso de latinoamericano, “el número de pobres en la región creció de 44 millones a 220 millones, entre 1970 y el 2000, en la misma proporción que el número de mujeres pobres. Más de la tercera parte de los hogares pobres tienen a una mujer como cabeza de familia”<sup>5</sup>. El crecimiento dramático de la pobreza en la región y la poca efectividad de las políticas aplicadas hasta el momento y la fuerte presencia de movimientos contra la globalización, ha sido adjudicado la responsabilidad a la pérdida de los beneficios sociales y el estado de bienestar alcanzado durante las políticas proteccionistas.

Desde el tema de pobreza se podrán entender gran parte de las limitaciones de la ciudad, la necesidad de reformas internas, especialmente en cuanto gobernabilidad (tema que ha sido muy promovido por las agencias multilaterales), así como los estímulos para atraer más inversión y acelerar el proceso de crecimiento económico. El tema exige no cometer análisis equívocos o sesgados, más aún, no pueden desconocerse los beneficios de la urbanización, “porque hay un fuerte y positivo vínculo entre las tasas nacionales de urbanización y los niveles de desarrollo humano. La población urbana, como parte de la población total, en una nación altamente industrializada y aquellos países con un alto Índice de Desarrollo Humano, es del 70%...”<sup>6</sup>, generándose así una justificación para las políticas de urbanización, que muchos países han emprendido como soporte para sus procesos de desarrollo y de industrialización.

El desarrollo económico, ha demostrado los beneficios de la urbanización, pero al mismo tiempo, se han abierto críticas a la gestión y uso de las ciudades, lo cual es una pregunta por la competitividad de las ciudades, la forma en que la ciudad debe aprovechar sus economías de aglomeración, para ser atractiva para la inversión e impulsar su crecimiento económico. El mismo desarrollo económico, ha comenzado a mostrar un leve descenso en las tasas de crecimiento urbano, porque se han reducido los movimientos migratorios campo ciudad y por las consabidas reducciones en ritmo de natalidad, cuando aumenta el nivel educativo y el bienestar de la población.

---

4 Op. Cit. 2. Página 8.

5 Op. Cit. 1. Página 16.

6 Op. Cit. 1. Página 10.

## 2 Origen de las ciudades

Desde el inicio de la economía urbana, se ha creído que la formación de una ciudad depende de la forma en la cual “la población aprehende diferentes fuerzas económicas. Precios, espacios, rango de oferta de bienes, externalidades, características de la ciudad, bienes públicos, mercado por habitantes y costos de establecerse”<sup>7</sup>, lo cual retorna la visión a los primeros trabajos sobre teoría de la ubicación de Von Thunen y sobre los efectos de la economía de la aglomeración.

Pero esta es una visión lineal, que no reconoce los cambios experimentados en una ciudad, cuando sus agentes cambian de ubicación, deciden satisfacer nuevas necesidades y realizar nuevas demandas. En un mundo globalizado, de rápido acceso a la información, la ciudad cambia, se amolda a las nuevas exigencias y permite que sus agentes, logren maximizar sus necesidades económicas y espaciales.

Paulatinamente comenzaron los problemas de la eficiencia de la vida urbana, la aparición de las deseconomías externas, de las externalidades negativas y el comportamiento de los agentes fue cambiando, dando lugar a un proceso de reacomodo urbano, donde la movilización hacia las periferias y los suburbios, se volvió característica del progreso económico. En el espacio de la ciudad, “la utilidad de un agente, no sólo depende de su ubicación, también depende de la distancia promedio con respecto a los otros agentes, lo cual se puede llamar separación (nótese que en las preferencias por la población, la distribución de la población total no importa, sólo importa la población en la ubicación del agente, pero las variables de la separación dependen de la distribución total). Si los agentes asumen costos significativos de transporte o si comercian un porcentaje significativo con otros agentes, preferirán minimizar sus distancias promedio... La distancia puede ser positiva en la función de un agente... supóngase por un momento que esos agentes representan firmas, algunas firmas pueden imponer externalidades negativas sobre otras...”<sup>8</sup>. Hay otra fuerza en la formación y origen de la ciudad, que la dinamiza y que se convierte, en otro mecanismo de transmisión del crecimiento y desarrollo económico: la separación o el deseo al aislamiento, resultado de los avances en las telecomunicaciones y al poder de todo consumidor de hacer que las empresas, en sus programas de negocios, se esfuercen para satisfacer todo tipo de gustos, diferenciados por ingresos o por ubicación.

---

7 PAGE, Scott. On The Emergence of the Cities. Página 2. University of IOWA (Departamento de Economía): Iowa City, 1998.

8 Ibíd. 11. Página 5.

Así como en la teoría de juegos, se puede alcanzar un equilibrio en el que ningún participante desea cambiar su conducta, así funciona esta decisión de ubicación con los conceptos de aglomeración y aislamiento, hasta que algún fenómeno económico, motive al agente a cambiar sus preferencias económicas y espaciales. Estos fenómenos económicos, están ligados, como se verá más adelante, a las variables determinantes del crecimiento de las ciudades, que obligan al agente a cambiar su ubicación, para ubicarse mejor dentro de las redes de comercio y hasta de contactos o relaciones (muy importantes, especialmente en el mercado laboral).

Estas decisiones, han permitido reconocer que “las poblaciones urbanas (metropolitanas), se han convertido en poblaciones descentralizadas (los gradientes de densidad de la población son menores), debido a los efectos del crecimiento en el ingreso (promoviendo la adquisición de hogares), y el mejoramiento en los sistemas de transporte (mayores velocidades y menores costos relativos al ingreso). El crecimiento poblacional en las grandes ciudades, usualmente no incrementa la densidad de la población en las zonas de alta densidad, sino que promueve la densificación de áreas menos desarrolladas y la expansión del perímetro urbano. En particular la densidad de la población en las zonas centrales, frecuentemente declina, como consecuencia del desplazamiento de los agentes hacia otras actividades productivas”<sup>9</sup>. Este patrón de distribución espacial, es el resultado de factores económicos y espaciales, que modifican los equilibrios espaciales existentes y que implican, en la construcción de los nuevos, que los agentes no sólo se establezcan en nuevos espacios, sino que les asignen diferentes usos a los espacios existentes y a los nuevos, que en muchos casos pueden ser contradictorios con los usos anteriores, situación que en el tiempo, volverá a implicar la construcción de nuevos equilibrios espaciales; algo característico es la decadencia en los antiguos Distritos Centrales de Negocios (CBD, por sus siglas en inglés), y la creación de dos ciudades: una ciudad interna y una ciudad de la periferia, con grandes diferencias en el nivel de vida y la posibilidad de acceso al mercado laboral.

Es la misma búsqueda de eficiencia, la que ha promovido este proceso de descentralización o metropolitanización (como también es llamada), donde el antiguo CBD es reemplazado por diferentes subcentros, esparcidos según las nuevas dinámicas de ocupación espacial de los agentes, que obliga la modificación de los patrones de ubicación de las firmas. Esos centros especializados, surgen como parte de la deslocalización de la producción en diferentes sitios, la especialización productiva

---

9 INGRAM, Gregory. Patterns of Metropolitan Development: What Have we Learned?. Página 6. World Bank: Cambridge, 1997.

como estrategia para mantener la rentabilidad y la cercanía con empresas similares, para aprovechar las ventajas de las economías de aglomeración.

Este proceso de reacomodo de agentes, de creación de nuevos centros para la producción y de crecimiento de las ciudades, significa la creación de tensiones sobre el uso del espacio y del suelo urbano, recurso cada vez más limitado y más costoso. Varias propuestas de control y de regulación, han surgido desde diferentes posiciones, una propuesta sobre el uso del suelo urbano, especialmente del consumo de las áreas suburbanas es formulada por Brett Van Akkeren (Agencia Americana para la Protección Ambiental), quien ha desarrollado el concepto de “Crecimiento Inteligente”. Según Van Akkeren, “el crecimiento inteligente involucra planeación de largo plazo para mantener la demanda por vivienda, mientras se aplican políticas ambientales, para proteger el espacio abierto (no utilizado)... el ‘crecimiento inteligente’ es un balance entre el crecimiento de la periferia y del centro de la ciudad”<sup>10</sup>; es una combinación entre la utilización de políticas de conexión en los centros y la necesidad de hacer una planeación a largo plazo en el uso del suelo, para sostener y satisfacer la demanda de vivienda.

La crítica o la propuesta alternativa, ha sido formulada desde el mercado y otorgándole a las dinámicas del mercado, la decisión de dirigir el crecimiento espacial de las ciudades, para construir la plataforma requerida para el crecimiento económico. Para los defensores de esta propuesta “El mercado de bienes raíces (real-state market, en inglés), puede manejar más adecuadamente el desarrollo de los usos del espacio urbano, que los planes comprensivos del uso del espacio urbano (como el Crecimiento Inteligente)... su alternativa mantiene que el mercado del suelo urbano no es aleatorio o irregular, sino restringido por el comportamiento del consumidor y los costos de producción... El mercado está demandando baja densidad, casas unifamiliares, llevando a unas tendencias recientes del desarrollo, que no requieren ser reguladas por instituciones orientadas por el mercado...”<sup>11</sup>. Viejos debates de la economía, aquí parecen bajo la pregunta por la mejor forma de regular el crecimiento de las ciudades, mas es interesante resaltar, especialmente en este segundo enfoque, que han sido las propias políticas públicas (de subsidios y demás incentivos), las que han llevado a un uso irracional de las periferias y a que los centros de las ciudades, sean incapaces de competir por las familias de ingresos medios.

Se ha visto a lo largo de la historia, especialmente el siglo XIX y XX, como hay una cierta relación entre el transporte y los modelos de uso del suelo urbano o

---

10 PEÑA, Adrienne y PHILLIPS, Keith. *Can Cities Control their Destiny*. Página 3. Federal Reserve Bank of Dallas (San Antonio Branch): San Antonio, 2000.

11 *Ibíd.* 10. Páginas 5-6.



crecimiento urbano; se podría decir, que “hay una típica dirección causal, en estudios históricos de desarrollo metropolitano, que ha visto al transporte como determinante del uso del espacio”<sup>12</sup>. La ciudad se transforma según las dinámicas y nuevos métodos de transporte, las rutas utilizadas y los diferentes puntos, que son conectados a través de los diferentes sistemas de transporte.

La visión tradicional de una política de transporte, para regular el uso del suelo, es la responsable de la construcción de sistemas de transporte masivo, para permitir la expansión periférica de la ciudad, operando como una forma de subsidio. Cuando las políticas de transporte operan como determinantes de las de la ubicación, los agentes y las firmas, pueden estar sometidos a desequilibrios de ubicación y la generación de deseconomías externas, porque no hay una utilización eficiente del espacio, que se corresponda con sus funciones de utilidad de ubicación, provocando migraciones entre ciudades y pérdidas en la eficiencia económica al forzar ubicaciones, que no podrían ser las de equilibrio.

Es necesario cambiar de modelo, porque en la ciudad los agentes en busca de su equilibrio espacial y aquí también se podrían incluir las firmas, pueden realizar reubicaciones, para encontrar la ubicación que les permita maximizar su bienestar, donde si todos los agentes tienen las mismas preferencias, se está logrando un equilibrio de Pareto (Page, 1998). El uso del suelo y las políticas del transporte urbano, que usualmente son determinadas por una administración central, deben cambiar de orientación, lo que implica que a administración urbana, reduzca su capacidad propositiva y armonice sus políticas, con las demandas y las decisiones de reubicación de los agentes, permitiendo que sean las decisiones del uso del suelo las que determinen las políticas de transporte.

Con respecto a las decisiones de reubicación, hay dos tipos de reubicaciones, que caracterizan el comportamiento de los agentes. El primer tipo de reubicación es la reubicación global, en la cual “cada agente escoge la locación sobre el panel generando la mayor utilidad. Los agentes toman en cuenta el efecto de su movimiento sobre la población”<sup>13</sup>. Esta es una reubicación, en la cual se logra el equilibrio, cuando el agente considera la distribución de toda la población, lo cual le exigiría conocer la distribución y densidad poblacional en toda la ciudad, como conjunto; se supone, que le representa costos a los agentes y que desconoce, que la decisión de ubicación, también esta cargada de un componente simbólico.

---

12 Op. Cit 13. Página 12.

13 Op. Cit 7. Página 6.

El segundo tipo, son las reubicaciones locales, en las cuales “el agente posee una visión limitada de todas las posibles opciones del panel para la mejor ubicación. Los agentes se mueven a un lugar dentro del mismo vecindario, generándose una mayor utilidad. Una vez en la nueva ubicación, debe estar alerta de si hay una mejor ubicación, aún posible dentro del mismo vecindario, para reubicarse nuevamente... a pesar del hecho de desconocer la distribución del total de la población bajo las reubicaciones locales, los agentes pueden calcular su utilidad de su nueva ubicación en cada vecindario. Esta formulación puede parecer problemática, para las preferencias que incluyen la separación. Esta aparente contradicción es resuelta si la distribución de la población determina variables económicas, tales como precios...”<sup>14</sup>. Este tipo de reubicaciones, aunque parece ser el más cercano a la realidad, todavía deja pendientes temas tan complicados, como la sincronización de las reubicaciones entre los agentes y como el efecto de los precios, vía utilidad, actúa en el tiempo para promover nuevas rondas de reubicaciones.

La pregunta que surge es si el comportamiento de las firmas es el mismo que el de los agentes y una respuesta, tomando en cuenta los requerimientos de capital y equipo, es que la reubicación de las firmas es más lenta en el tiempo y tal vez, son ellas las que inducen desequilibrios en el crecimiento urbano. Cuando una firma desea establecerse, puede estar buscando beneficios tributarios (la famosa guerra entre ciudades, por atraer la inversión), desea conquistar nuevos mercados, desea aprovechar algún recurso que abunda en esa ciudad (mano de obra, recursos naturales o energéticos, conocimiento). Sus decisiones de reubicación, son resultado de cambios en el ciclo económico, desplazamiento de capitales hacia actividades más productivas o la incorporación de alguna innovación, que le obliga a descentralizarse; lo paradójico, es que raras veces las firmas se descentralizan en una misma ciudad y prefieren hacerlo entre varias ciudades o varios países. Las consecuencias de estas decisiones sobre el empleo son obvias, especialmente desde finales de los años 60, cuando las industrias comenzaron a salir de los centros para ocupar las periferias, dejando lugares propicios para el surgimiento y desarrollo del sector de los servicios.

Esa ciudad en la cual se crean y se originan esos equilibrios de ubicación, ha llegado hasta áreas anteriormente catalogadas como áreas rurales, haciendo cada vez más difícil encontrar una línea de separación entre ambos espacios: lo rural y lo urbano. Lo rural se convierte en potencial territorio de lo urbano y a través del desarrollo económico y científico, el modo de vida urbano, especialmente en sus hábitos de consumo se han hecho extensivo al campo; tal vez esa sea la otra dimensión del fenómeno de la urbanización: una forma de vida.

---

14 Ibid. 13.

### 3 Motores del crecimiento de las ciudades

Las políticas de urbanización\*, caracterizaron gran parte del siglo XX, especialmente entre 1930 y 1970 especialmente después de la posguerra y con características muy importantes en los países latinoamericanos. Las políticas de sustitución de importaciones, se acompañaron de políticas agresivas de fomento del crecimiento urbano, bien fuera en lo relativo a la infraestructura, como en el área de servicios sociales. Era entonces claro, en el discurso político y en las decisiones económicas, que la urbanización significaba industrialización y la industrialización era la puerta del desarrollo, al atraer gran parte de la población e incorporarla al sistema productivo y al modo de vida moderno.

Paralelamente, varios fenómenos interactuaron, para que las ciudades comenzaran a especializarse en segmentos muy específicos de producción industrial, como del sector de servicios, lo cual tuvo una relación de doble vía con el cambio del modelo de desarrollo: lo impulsó y al mismo tiempo, recibió del nuevo modelo los incentivos y recursos, para profundizarse. La magia del acelerado desarrollo asiático, presentó al mundo las ciudades especializadas, con la aparición de ciudades tecnológicas e industriales, ciudades con usos productivos muy restringidos y el surgimiento de ciudades de la información y del conocimiento.

Sobre este crecimiento de las ciudades hay tres diferentes hipótesis sobre "... si la urbanización toma forma de: (1) un incremento relativo en la población de las grandes ciudades con respecto a las otras ciudades (crecimiento divergente), (2) el crecimiento relativo de las pequeñas ciudades con respecto a las grandes ciudades (crecimiento convergente), o (3) tasas similares de crecimiento entre ciudades de diferentes tamaños (crecimiento paralelo)..."<sup>15</sup>. Para otros autores (Miyao, 1987; Henderson 1987), el crecimiento urbano, siempre tendrá que implicar la aparición

---

\* Las políticas de crecimiento urbano, de aquél entonces, se basaban en la aplicación de medidas de transformación espacial y consistían en la modernización vial, segmentar el uso del suelo y abrir grandes espacios, tanto para usos económicos, como para los usos sociales. Dichas políticas, permitieron consolidar las ciudades principales, especialmente las capitales, que incrementaron su participación dentro de la población total, pero no fueron útiles para desarrollar nuevos polos urbanos; quizás la necesidad de grandes mercados de trabajo, como la necesidad de gran demanda efectiva, nos permita comprender la época de la industrialización por sustitución de importaciones, especialmente en el tercer mundo y la época del proteccionismo en el primer mundo, como época de consolidación de grandes ciudades.

15 EATON, Jonathan y ECKSTEIN, Zvi. Cities and Growth: Theory and Evidence from France and Japan. Página 3. National Bureau Of Economic Research: Cambridge, 1994.

de nuevas ciudades, que con el pasar de los años, alcanzaran un tamaño óptimo, según sus necesidades de especialización. En esta teoría se inscriben esfuerzos gubernamentales por promover la creación de ciudades y la incorporación de nuevos territorios a los circuitos económicos nacionales, mediante la edificación de nuevos centros de consumo y de producción (Por ejemplo, Brasilia). Tal vez, los tres casos y la aparición de nuevas ciudades, se han sucedido en el tiempo, según las dinámicas económicas y las variables, que influyen el crecimiento económico y por consiguiente, poblacional.

Una de las primeras teorías sobre el crecimiento de las ciudades afirma, que “las ciudades que se han desarrollado como ejes de transporte o mercados para el comercio interregional, desde sus ubicaciones (ríos o costas), proveen un mejor acceso (costos marginales de transporte bajos), a otras regiones. Los productos locales son agrupados en esos ejes y el comercio interregional toma lugar entre los diferentes ejes de transporte. Al incrementarse el volumen del comercio entre los ejes de transporte, más trabajadores son necesitados para poder suplir la demanda de trabajo...”<sup>16</sup>. Muchas de las actuales grandes y ricas ciudades, comenzaron como cruce de caminos (Vg. Chicago, Illinois, se convirtió en ruta del transporte entre el Oeste y el Este americano), y con la creación de actividades relacionadas y complementarias al transporte, lograron construir toda una gama de actividades económicas.

El efecto directo de esta concepción, fue cambiar el enfoque del crecimiento y del desarrollo, que desde Adam Smith, se había centrado en las fuerzas productivas de la nación, con un carácter uniforme en todo el territorio. El crecimiento de las ciudades por las ventajas del transporte, “realza la importancia de las economías de escala (o la demanda de externalidades), para explicar la aglomeración de población, usando modelos de competencia entre monopolios... en estos modelos, las características geográficas juegan un importante rol en la ubicación de las ciudades”<sup>17</sup>.

Esta concepción de importancia geográfica, sobre las decisiones de ubicación de las ciudades y de los agentes, ha imperado en el estudio económico del espacio y de la ciudad; ha influido para pensar a la ciudad, como un accidente geográfico y de aglomeración, no explicando los cambios en la estructura mundial de las ciudades y la pérdida de valor relativo de esas ventajas, si no se desarrollan ventajas en los agentes y en las firmas, que les permitan ser más competitivos. Estas limitaciones, no

---

16 KONISHI, Hideo. Formation of Hub Cities: Transportation Cost Advantage and Population Agglomeration. Página 1. Departament of Economics, Boston University: Boston, 1999.

17 Ibíd. 16. Página 2.

impiden reconocer su importancia, para dotar a la economía de una espacialidad, que prácticamente carecía y de pensar la ciudad, no tan ensimismada (un típico ostracismo en todos los que estudian la economía urbana), sino también considerar sus relaciones con el territorio que la rodea, que al fin y al cabo es obstáculo del crecimiento y de su capacidad de inserción y complementariedad económicas con otras ciudades del mundo.

Otro enfoque, mucho más reciente, es el propuesto por Krugman (1991), quien empezó a analizar el crecimiento de las ciudades desde otra perspectiva: que no fuera simplemente poblacional o económica, se interesó por las ventajas para la concentración de firmas, nacionales e internacionales, en una misma ciudad. En su modelo “las firmas internacionales proveen la ciudad central y el hinterland igualmente bien. Las firmas domésticas pagan menores costos de transporte cuando sirven sus propias localidades; los precios domésticos, netos del transporte, son bajos donde las firmas domésticas están concentradas. Cuando las tarifas son bajas, los bienes importados representan gran parte del consumo. Los bienes importados no son más baratos en la ciudad central, así que los trabajadores deciden distribuirse entre ciudades, para ahorrarse los costos de congestión (deseconomías externas). Con protección, las firmas domésticas se apoderan del mercado. Los precios, netos del transporte, son bajos para los bienes domésticos en la ciudad central, porque las firmas se localizan en ella. Los trabajadores van, entonces, a la ciudad central para pagar precios más bajos por los bienes domésticos...”<sup>18</sup>.

El modelo, realizado por el “gran hacedor de modelos”, permite, efectivamente, reconocer que el crecimiento paralelo en las ciudades, es el resultado de la inserción en la economía internacional, a través de la ubicación de firmas extranjeras en sus territorios. Con la ubicación de firmas extranjeras y la reducción de los aranceles se presenta un fenómeno de desconcentración, que permite a los agentes, especialmente trabajadores, asumir el riesgo de ir a otra ciudad, pero lo más importante, les permite mejorar el bienestar, al evitar las pérdidas ocasionadas por la externalidades y lo que se denomina los costos de congestión.

Un costo de congestión se presenta, cuando en la ciudad hay dificultades de desplazamiento de agentes, que tiene un efecto en el equilibrio espacial y la presión sobre el suelo urbano; tiene efectos sobre el desplazamiento de mercancías y de materias primas. Un tipo grave de estos costos, es el costo que implica en el tiempo de desplazamiento hogar-trabajo, que se traduce en cambios en los patrones de consumo

---

18 ADES, Alberto y GLAESER, Eduard. Trade and Circuses: Explaining Urban Giants. Página 2. National Bureau of Economic Research: Cambridge, 1994.

de los agentes, por las modificaciones que implica en las decisiones de renta y ahorro, para proveerse de la infraestructura necesaria para su movilización en el mercado.

Los neoclásicos, quienes vivieron en un período de apogeo comercial e industrial, tenían la frase de "Hay algo en el aire", cuando explicaban lo que hacía de las ciudades centros atractivos para los agentes, porque marchaban allí: porque sabían que podrían aprender. Las promesas de transformación espacial del desarrollo, se basan casi en esa premisa, la de mejorar el nivel de vida, porque en la ciudad los agentes se vuelven más productivos y por consiguiente, obtienen mejores oportunidades para adquirir más altas remuneraciones, que aquellas a las que podrían acceder en otro tipo de ubicaciones, dígase por ejemplo el campo.

En la visión neoclásica, el crecimiento de la ciudad, depende de la forma en que "el nivel promedio de capital humano influya en el total de la productividad de los factores... mientras más rápido la acumulación de capital humano pueda reducir el crecimiento en la unidad de salario por unidad efectiva de trabajo, esto siempre representará un mayor incremento en el consumo. Si el crecimiento per cápita crece o se reduce sobre el tiempo, depende del efecto de la acumulación del capital humano en contrarrestar los costos de congestión por el crecimiento poblacional"<sup>19</sup>. El capital humano impulsa la eficiencia productiva, al mismo tiempo que dota a los agentes de las capacidades necesarias y de las habilidades, para contrarrestar los efectos de los costos de congestión.

Ése algo en el aire de la ciudad, es lo que abre la posibilidad de diferenciación entre las ciudades y permite el establecimiento de las condiciones, que conduzcan a la especialización. "... Las ciudades difieren intrínsecamente en el ambiente que proporcionan para la adquisición de capital humano", en los mecanismos y vías que en ellas existen, para que el conocimiento y la información, circulen entre sus agentes.

Es normal, que en los primeros años, la ciudad evidencie desórdenes o trastornos, por los efectos de esas nuevas fuentes del conocimiento, sobre las estructuras de aprendizaje anteriores o sobre los canales de intercambio de ideas; de igual forma, con cada innovación, se presentan traumas productivos y sociales. Lo que se olvidó, es que sobre el capital humano en las ciudades, hay dos extremos, sobre su naturaleza, que podrían desmontar los postulados del nuevo modelo y serían los causantes de los primeros problemas y trastornos. "En un extremo, el capital humano puede ser perfectamente general y aumentar la productividad laboral en la misma

---

19 EATON, Jonathan y ECKSTEIN, Zvi. Cities and Growth: Theory and Evidence from France and Japan. Páginas 17-18. National Bureau Of Economic Research: Cambridge, 1994.

cantidad en cualquier lugar. En el otro extremo, el capital humano puede ser completamente específico de una ciudad y sólo aumenta la productividad en donde es adquirido...”<sup>20</sup>, en otras palabras no siempre la adquisición de nuevos conocimientos, será más beneficiosa para una ciudad.

La fantasía y la evidencia del mejoramiento en la calidad de vida y en el propio estatus como trabajador, aparte de otro sinnúmero de motivos políticos o sociales, han sustentado el proceso migratorio, primero campo-ciudad, luego norte-sur y más recientemente, sur-norte. Por este mecanismo, “sin ningún impedimento de migración, los residentes (agentes), tienen incentivos para cambiar de ciudad ocasionalmente, moviéndose a ciudad de más bajo nivel de capital humano, donde su capital humano es alto y pueden trabajar allí a tiempo completo, pero luego se movilizan a la ciudad de alto capital humano para re-acumular su capital humano...”<sup>21</sup>. Los agentes se moverán a una ciudad donde su productividad marginal sea mayor, pero deberán reconocer, que en el tiempo, deberán retornar ( a una ciudad con capital humano mayor), para evitar perder las ventajas con las cuales habían llegado a su nuevo sitio de trabajo.

Las decisiones de migración merecerían un estudio económico completo, pero entre ciudades, se originan por el deseo de acumular capital o por el deseo de aprovechar la ventaja relativa de tener mayor capital. Quien se instala en una ciudad, buscando mejorar su nivel de capital humano, no podrá esperar que su paga sea la misma que la de los trabajadores que llevan más tiempo en esa ciudad o que son originarios de la ciudad; sólo con el paso del tiempo, cuando adquiera mayores conocimientos y cuando quienes tenían mayor tiempo trabajando, comiencen a morir (como lo considera el modelo), podrá comenzar a equiparar su salario con el de los agentes de la ciudad.

Es de esperar, que tenga que relocalizarse muchas veces mientras se adapta a la nueva ciudad y mientras comienza a adquirir capital humano, en un proceso que se supone, implicará grandes costos para el agente y en cierto sentido para la ciudad en general. El papel de los gobiernos locales y de los mercados de bienes raíces, así como del mercado de capital humano, será evitar que los costos comiencen a repercutir en toda la ciudad y se conviertan en motivo de emigración de los agentes con mayores niveles de capital humano acumulado.

La política también actúa en el crecimiento de las ciudades, “porque la proximidad espacial al poder incrementa la influencia política... La distancia puede reducir

---

20 Ibíd. 19. Página 26

21 Op. Cit. 22. Página 30

la influencia de varias formas: (1) cuando la influencia viene de la amenaza de violencia, la distancia hace de la violencia menos directa, (2) la distancia hace de las acciones ilegales más difíciles de ocultar, (3) los agentes políticos en el hinterland tienen menos acceso a la información, (4) la distancia afecta las comunicaciones entre los agentes políticos y el gobierno..."<sup>22</sup>. En cierto aspecto, especialmente con la masificación de los medios de comunicación, se podría argüir, que la distancia ya no es un factor tan decisivo en la actualidad, por la fácil comunicación de los agentes políticos a todo orden (nacionales, internacionales), pero la existencia de grandes ciudades, centros de decisión política, se fundamenta en la necesidad de un espacio para la manifestación pública y para ejercer el poder electoral de forma directa y concreta. Los gobiernos débiles, con problemas de legitimidad, los Estados que son propiedades de ciertas clases sociales, tienen una espacialidad muy definida, con una gran ciudad, donde pueden controlar a los agitadores y pagar los favores políticos, además tienen control centralizado de las rentas y dineros públicos.

#### **4 El consumo**

El modelo industrializador, que se aplicó en los países en desarrollo, apoyado en alguno de los motores o variables del crecimiento urbano (vistas en la parte anterior), básicamente respondía a ese patrón: organizar industrias de sustitución de importaciones, para abastecer el consumo doméstico, organizarlas en las ciudades, para asegurar un mercado efectivo con el empleo generado. Las políticas de subsidios y la participación activa del Estado, en la propiedad de empresas o a través de mecanismos de control de precios, ayudaban a sostener un consumo permanente, por lo cual las empresas no necesitaban pelear por el mercado; el mercado, era entonces un mercado aletargado.

Ahora, que las preocupaciones se encuentran de la esfera de la productividad, el tema es responsabilidad también del ciudadano, quien debe compartir con las firmas o empresas las tareas y acciones, que aseguren lograr producir a menores costos. Lo tópicos de la innovación y el desarrollo, la adopción de nuevas estrategias tecnológicas, fueron algunas de las primeras acciones, que años más tarde, llevarían a una recomposición industrial, donde las empresas con mayor capacidad de generación de innovación, comenzaron a absorber a las más débiles e iniciaron la descentralización productiva.

Ese ciudadano, que ahora es responsable del crecimiento y del desarrollo, desde su posición de consumidor, comenzó a determinar los tipos de productos y a premiar

---

22 Op Cit. 28. Página 4.



con su consumo, la innovación de las empresas. Otras decisiones de consumo de los agentes económicos urbanos, que comenzaron a ser importantes, fueron las de ubicación, que tenían como consecuencia la necesidad de infraestructura, nuevas demandas por unidades habitacionales y nuevas demandas de recursos; una demanda de ubicación, que muchas veces fue contraria a los intereses de los gobiernos locales y de las firmas, impulsando el crecimiento espacial de la ciudad. Ya el espacio urbano no era segmentado, el incremento en el ingreso de los agentes exigió romper con los viejos esquemas de planeación, de usos restringidos del suelo, para pasar a la libre movilidad y convertir al espacio urbano, en otra mercancía de consumo.

Para comprobar la importancia del consumo en la ciudad, como el nuevo motor del crecimiento y como la verdadera estrategia de inserción, basta con revisar las cifras de la expansión del consumo para el siglo XX. “Para 1998 el gasto total, privado y público, en consumo alcanzó los US\$24 trillones, dos veces el nivel de 1975 y seis veces el registrado en 1950. En 1900, el gasto real en consumo fue escasamente de US\$1.5 trillones...”<sup>23</sup>.

Esta explosión del consumo se ha derivado de lo que se conoce, como “prima de la renta urbana”, por la cual los salarios en las ciudades son más altos, que en las áreas no urbanas “El concepto de equilibrio espacial sugiere la siguiente ecuación: *Prima de la Productividad Urbana + Prima de las Comodidades Urbanas = Prima de la Renta Urbana*. Esta ecuación dice, que los efectos de las ciudades en los salarios, más el efecto de la calidad de vida en las ciudades, es sólo contrarrestado por el efecto del pago habitacional en las ciudades...”<sup>24</sup>.

Esa renta se puede perder, en el momento en que la exigencia de equilibrio espacial, lleve a gastar la prima de Renta Urbana en el renglón de vivienda o de sostenimiento de una casa o unidad habitacional. En la demanda de una ubicación, que asegure equilibrio espacial, el agente sólo gastara hasta la cantidad que iguale la prima de la renta de esa ciudad, cuando esos gastos sean mayores, tendrá que relocalizarse en otra ciudad y verse sometido a dos posibles opciones: la primera, es que llegue a una ciudad de menor nivel de capital humano y disfrute del beneficio de un mayor salario o la segunda, que llegue a una ciudad de nivel de capital humano más alto y tenga que someterse, por algún tiempo, a tener una prima de renta urbana menor que la de los habitantes más antiguos.

---

23 Op Cit. 1. Página 64.

24 GLAESER, Eduard y Otros. *Consumer Cities*. Página 6. Harvard Institute of Economic Research: Cambridge, 2000.

Por “las ventajas en las economías de escala”, en las ciudades del consumo, los establecimientos culturales alcanzan la masa crítica que les permite ser negocios rentables y que les permite, comenzar a convertir la vida de las ciudades, en una vida influenciada por el mundo del arte y de los medios de comunicación. Todos estos sectores se han convertido en importantes motores de la economía, que se han visto muy beneficiados con toda la internacionalización de la economía, al aprovechar las estructuras de rentabilidad de mercados grandes en número, renunciando a sus apuestas por el nivel de ingreso (Kalmanovitz, 1999).

Las ciudades en su forma, han tratado de asumir un molde común: desplazar las viejas edificaciones, por edificaciones más modernas, lo cual ha ocurrido especialmente en el Occidente; en Oriente y ciertos lugres de Europa, han tratado de conservar su patrimonio arquitectónico. En realidad, “el valor del consumo de algunas ciudades puede ser el producto de sus posesiones de edificios, que son considerados como estéticamente placenteros”<sup>25</sup>, de ahí que existan ciudades, París y Londres son buenos ejemplos, donde se aprovechen los tesoros arquitectónicos y donde se brinden a los agentes económicos espacio para disfrutar de la interacción con los otros y fomentar una demanda exógena, a través del turismo

No es de extrañarse y esta afirmación hace parte de una tarea de predicción, que con la eficiencia que se ha mostrado en los procesos de privatización de actividades de prestación de servicios (Banco Mundial 1997), y al haberse convertido el espacio urbano, en un renglón importante en el consumo de los agentes, que también los particulares asuman más tareas en la construcción del espacio público, lo mismo que en la regulación y control. Las labores de equipamiento urbano, de mantener la ciudad con buena presentación, que se cumplan las normas higiénicas y de conservación o construcción de infraestructura, ante los problemas y lentitud burocrática del estado y el acelerado ritmo de transformación espacial impuesto por el modelo de desarrollo, abren las opciones para interesantes oportunidades de negocios; ello implicará cambios en las estructuras administrativas de la ciudad, en su capacidad de responder ante el choque de los intereses locales y de los intereses globales, de coordinar los esfuerzos para mantener un vínculo con la nación y de seguir en contacto con todo el mundo.

Para concluir, los modelos de internacionalización y apertura sí brindan los incentivos para la creación de escenarios modernos de mayor dinamismo económico y empresarial, que favorecen el crecimiento económico desde y en función de las ciudades. Pero este hallazgo no puede ignorar la otra cara de la moneda o las otras

---

25 Ibíd 24.

fuerzas que están desenvolviéndose en la realidad, como la pobreza, un mercado laboral segmentador y diferenciador, tensiones espaciales y ambientales, que salvo que se apliquen correctivos adecuados, pueden erosionar este dinamismo y cambiar la concepción sobre la importancia económica de las ciudades.

## BIBLIOGRAFÍA

- AGUILAR, Ismael. Desarrollo Económico y Macroeconomía Urbana: Tendencias Internacionales. En: Revista Comercio Exterior. Volumen 45. Banco Nacional de Comercio Exterior: México DF, 10 de octubre de 1995.
- ADES, Alberto. Trade and Circuses: explaining Urban Giants. Working paper. National Bureau Of Economic Research: Cambridge, 1994.
- ARTHUR ANDERSEN. Consulting Group. The best Cities report, 1999.
- BIRDSALL, Nancy y otros. Washington Contentius: Economic Policies for Social Equity in Latin America. Carnegie Endowment for International Peace and Inter-American Dialogue: Washington, DC, 2001.
- BORJA, Jordi y CASTELLS, Manuel. La cuestión urbana. Taurus, grupo Santillana de ediciones: Madrid, 1997
- CAMPBELL, Mike. The third System: employment and local development. Policy Research Institute. Leeds Metropolitan University: 1999.
- DE MELLO, Luis. Can Fiscal Decentralization Strengthen Social Capital. Fiscal Affairs Departament. IMF edition: Washington, DC, 2000.
- DOLLFUS, Oliver. Regionalismo y Desarrollo. España. IEAL, 1976
- EABERS, Randall. Urban labor Markets. Upjohn Institute of Economic Research: Wayne State University, 1994.
- EATON, Jonathan. City Growth: Theory and evidence from France and Japan. Working paper. National Bureau Of Economic Research: Cambridge, 1994.
- FEDERAL RESERVE. Can cities control their destiny? Seminar Memories. San Antonio: mayo de 2000.
- FERRAS, Carlos. Ciudad dispersa, aldea virtual y revolución tecnológica. En Script Nova. Revista electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona No 68, agosto de 2000.
- FUKUYAMA, Francis. Social Capital and Civil Society. IMF edition: Washington, DC, 2000.
- GLAESER, Edward. Cities and Skills. Working Paper. National Bureau Of Economic Research: Cambridge, 1994.
- \_\_\_\_\_. Consumer Cities. Harvard Institute of Economic Research: Cambridge, 2000.
- INGRAM, Gregory. Patterns of Metropolitan Development: What have we learned. World Bank: Washington, 1996.
- KALMANOVITZ, Salomón. Economía y Nación: Una Breve Historia de Colombia. Tercer Mundo Editores: Bogotá, DC, 1994. 4ª Edición.
- \_\_\_\_\_. Constitución y Modelo Económico. Memorias Seminario: Diez Años de la Constitución Colombiana (14-15 de junio de 2001). Universidad nacional: Bogotá, DC, 2001.
- KRUGMAN, Paul. Urban Concentration: the role of increasing returns and transports costs. En: World Bank, proceedings of the World Bank annual conference on development economic 1994, Washington, 1995.
- \_\_\_\_\_. y Otros. Trade Policy and the Third World Metropolis. Working Paper. National Bureau of Economic Research. Cambridge: 1992.

- KUNISHI, Hideo. Formation of Hub Cities: transportation. Cost advantage and population agglomeration. Department of Economics, Boston University: 1999.
- LIPIETZ, Alain y LEBORGNE, Danièle. Nuevas Tecnologías, Nuevas Formas de regulación: Algunas Consecuencias Espaciales. Páginas 130-136. En: ALBUQUERQUE, Fernando y Otros (Editores). Revolución Tecnológica y Reestructuración productiva: (Impactos y Desafíos Territoriales). Grupo Editorial Latinoamericano: Buenos Aires, 1991.
- LUCAS, Robert. On the Mechanics of Economic Development. En: Journal of Monetary Economics, #22. 1988.
- NORTH, Douglass. Instituciones, Cambio Institucional y Desempeño Económico. Fondo de Cultura Económica: México, DF, 1995. Reimpresión.
- OCAMPO, José Antonio. Un futuro Económico para Colombia. CEPAL: Santiago de Chile, 2000.
- PAGE, Scott. On the emergence of the cities. Department of Economics, Iowa University, 1998.
- STIGLITZ, Joseph. Knowledge for Development: Economic Science, Economic Policy and Economic Advice. Annual Bank's Conference on Development Economics. World Bank: Washington, DC, 1998.
- WESCOTT, Robert. Policy Complementarities and The Washington Consensus. Working Paper. IMF (Virtual Edition): Washington, DC, 2000.
- WILLIAMSON, John. Latin America and the Washington Consensus. Ensayo presentado en la conferencia sobre "Brazil and the World Order" en la UERJ. Río de Janeiro, 1994.
- WADDEL, Peter. Exogenous Workplace Choice in Residential Location Models: Is the Assumption Valid? En: Geographical Analysis, Vol. 25, pp. 65-84, 1993.
- WORLD BANK. Making cities work for all: Cities development strategies. Cities Alliance: Washington, 2000.